

「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」におけるご意見等(ポストイット・アンケート分)への対応表 【第2回(H26.2.2開催分)】

平成26年2月2日に実施した「新しい交通システムの導入検討に関する意見交換会」の場で、参加者の皆様からいただいたご意見やご質問(ポストイット・アンケート分)に対する、市の見解や新しい交通システム導入検討委員会における検討状況等につきまして、次のとおり整理しました。

ポストイットによるご意見等の分類につきましては、意見交換会当日におけるものを基本としています。
 ポストイットによるご意見等で当日分類ができなかったもの、アンケートによるご意見等につきましては、事務局の判断により分類を行いました。
 ポストイット及びアンケートにご記入いただいた内容をそのまま掲載しています。
 ご意見等の内容から、市の見解を整理することが困難と判断したものについては、市の見解欄を「 - 」としています。
 検討委員会における検討状況は、検討が済んだ(あるいは、一定の進捗が見られた)ものについては、実施欄を「 」とし、検討内容等を記載しています。

整理：第13回新しい交通システム導入検討委員会(平成27年1月7日)現在

大分類	小分類	識別番号	ご意見等(ポ：ポストイット、ア：アンケート)	市の見解	検討委員会における検討状況		
					実施	内容等	
システム	LRT	1	北側ルート1案、2案、3案、南側ルート案にしてもほとんど現行のバス路線だと思う。そこを改良幅でLRTシステムが何年先に実現する目算はあるのでしょうか？	ア	LRTは新しいバスシステムとともに施設計画検討等を行いました。将来の需要増への対応など新しいバスシステムより優れた面はあるものの、基本的なサービスである所要時間などは新しいバスシステムと差が無いにもかかわらず事業費が高額なことと、段階的に拡張される道路を有効活用しにくいこと、適用性が低いとの結論に達しました。		新しい交通システムの比較評価
	LRT	2	交通システムとしてはLRTシステムは良い方法だと思いますが、拡張工事がともなう所がほとんどだと思うので、それでも計画を進めるのか(北側3案のどれかで)。	ア			新しい交通システムの比較評価
	新しいバスシステム	3	新しいバスシステムなど年配の人、子供などがバスに乗るのに危険だったり長い時間歩くことになったりしないようにまず考慮すべき。資料1p9新しいバスシステムの写真などバス乗り場に辿り着くのが危険。	ポ	新しい交通システムの実現に向けては、環境問題、交通事故、高齢化など社会動向への対応が必要であり、排出ガス抑制・省エネルギー、安全対策やバリアフリー対策などに配慮した整備が必要です。		実現に向けた課題の整理
	新しいバスシステム	4	BRTにすると、交差する道路では他の車の渋滞で排気ガスの充満がひどくなる。	ポ			実現に向けた課題の整理
	新しいバスシステム	5	2台連結バスは大人数を一度に運搬可能で良いが、現状の道路ではとても困難であり、どの位の(台)年数を予定(目標)としているのですか。	ポ	新しい交通システムの事業性を一定の条件のもとで検証した結果、長期(基本計画策定後概ね10~20年以内)の取組の中では、14台の連節バスの導入を想定しました。あわせて、連節バスについては、道路や需要など導入に際して必要な要件が整った区間等から段階的に導入していくことを確認しました。		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証
	新しいバスシステム	6	新しいバスシステムが良い。	ポ	新しいバスシステムは専用走行路の設置や、通常の路線バスよりも輸送力の高い連節バスの使用、停留所・運賃収受の仕組みの改善などを組み合わせることを想定したシステムです。		新しい交通システムの比較評価
	新しいバスシステム	7	新しいバスシステム。	ポ	検討委員会では、定時性・速達性の大幅な改善や、予想されるピーク需要への対応、段階的に拡張される県道52号の有効活用の面から、詳細検討を進めるシステムとして選定されました。		新しい交通システムの比較評価

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ボ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
システム	新しいバスシステム	8	<p>大野と原当麻の活性化は、渋滞により人の交流が阻害されるから難しい、だからBRTだという考えが両地区の自治会長から出ているようだが、両地区がBRTで結ばれたら本当に人の行き来が増えるのか、疑問だ。第一に、相模大野から原当麻の工場や物流センターに通う人がどれくらい増えるというのか。横浜や川崎方面から原当麻の工場に職場を求める人がどれだけいると言うのか、そもそもそういう人たちは横浜や川崎で職場を見つけるのが普通だ。わざわざBRTに乗って通いたいと思う人は殆どいないだろう。また、逆に原当麻から相模大野にBRTで出て横浜や川崎、東京に通う人がどれくらいいると言うのか。サラリーマン以外の住民についても、ポーノオープン後のフィーバー時に原当麻からのバス乗客が増えないのなら、10年後にBRTが開通しても閑古鳥が鳴くだけだろう。</p>	<p>検討委員会では「バス交通」「自動車交通」「自転車交通」「ターミナル」「都市拠点」の5つの視点による現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。</p> <p>南部地域における交通の問題、課題に対応する新しい交通システムの目標は次の5つで、主に公共交通の利便性向上、特に「人の輸送」の問題を解決するための取組として導入検討を進めていきます。</p> <p>【新しい交通システムの目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献 		現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	新しいバスシステム	9	<p>BRTやLRTには、優先信号を与える仕組みになっているが、これでは渋滞解消どころか、渋滞を加速させるだけである。何故なら、交差する道路では、BRTのために赤信号の時間が多くなって、渋滞のみならず排気ガスの充満がひどくなる。新ICから下りてくる車も52号だけを通るわけではないから、この連中も渋滞に巻き込まれる筈だ。さらに緊急車両の通行にも大きな影響を及ぼす筈だ。優先信号がBRT導入の大きな手段なら、即刻計画を取りやめることだ。</p>	<p>新しいバスシステムについては、県道52号へのバス専用走行路の設置と県道52号などの交差点に優先信号を整備することを想定する施設計画の検討を行いました。実現に向けては、一般車への影響や安全対策、環境面等に配慮しながら、交通管理者等関係機関との協議を行いながら整備を進めることが必要です。</p>		運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理
	新しいバスシステム	10	<p>BRTは乗用車による渋滞解消を目的として、その乗員をBRTに乗せようという計画だが、新インターから下りてくる車の中には、トラックやライトバンなどの商用車も多いはずだ。しかしこれらの車両は物を運ぶ物流の役目を負っているため、BRT開通後も減らず、乗用車の代わりに今度はトラック、ライトバンなど商用車による渋滞が起こる筈だ。したがって、BRTでは渋滞解消は不可能だと思うが、市はどう考えているのか、聞きたい。委員会の中でもこの問題について議論が出なかったのは不思議千万だ。委員が皆、気がつかなかったのなら見識を疑う。渋滞解消が出来なければ、人の交流増による原当麻や大野の活性化は望むべくもないはずだ。導入の理由に活性化を言うのは根拠が薄いと思うが、どうか。渋滞解消が「活性化」の前提条件なのに、それが不可能なら「活性化」も不可能のはずだ。</p>	<p>新しい交通システムの導入検討では、商用車など業務活動から公共交通への利用転換ではなく、マイカー通勤などの自動車利用が必ずしも必要でない移動から公共交通への利用転換を促進することを一つの目標に設定し、それを実現するための方策として、公共交通の定時性・速達性や公共交通へのアクセス性の向上を図っていくこととしています。</p> <p>一方、市では、さがみ縦貫道路の開通等によるトラックなどの商用車の増加による渋滞の悪化への懸念に対して、県道52号などアクセス路となる路線における道路整備等の交通容量拡大策を実施、又は予定しているところです。</p>		

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ボ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況			
					実施	内容等		
システム	新しいバスシステム	11	そもそもBRTは専用道路走行を想定しているが、そこを通れないはずの一般車が渋滞を免れるために専用道に入り込むことは必至だ。その場合、BRTの走行混乱や交通事故の多発が考えられるが、市はどう考えているのか、聞きたい。車道とBRT走行路との間に柵を設けるらしいが、一般車両が1車線で渋滞または信号待ちをしている時には、緊急車両が通れないではないか。コンサルの作成した資料を見ても、このことに全く触れていないのはどうしてか。	ア	新しいバスシステムについては、県道52号へのバス専用走行路の設置と県道52号などの交差点に優先信号を整備することを想定する施設計画の検討を行いました。実現に向けては、一般車への影響や安全対策、環境面等に配慮しながら、交通管理者等関係機関との協議を行いながら整備を進めることが必要です。		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証	
	既存バスシステムの改善策	12	北里大学、女子美大のための交通のように思う。今ある交通路線を広げるようにした方が良いと思う。	ボ	既存のバスシステムの改善策は、一般レーン走行を基本とする通常の路線バスで、狭幅員区間、急カーブ区間、交差点、バスベイなどを局所的に改良することを想定したものです。検討委員会における比較検討では、定時性・速達性の大幅な改善が期待できず、また予想されるピーク需要への対応も困難と判断されましたが、新しいバスシステムの導入に向けた段階的な取組の中や、あるいは、新しいバスシステムの導入区間以外において、既存のバスシステムの改善に向けた対応を図る必要があります。		新しい交通システムの比較評価	
	既存バスシステムの改善策	13	「既存バスの改善」に2輛バス（連結バス）などの多量輸送は含まれているのでしょうか。また「快速」「ノンストップ」などの運行方式（ピストン輸送）も含まれていますか。	ボ			新しい交通システムの比較評価	
	既存バスシステムの改善策	14	バス交通の定時性確保の方策として既存バスシステムの改善策にあるような右折レーンの設置等が検討されているが、もっと大胆な一方通行の導入とか、右折レーンの十分な設置ができない交差点については左折のみ可とするような方策の検討を行うべき	ボ			新しい交通システムの比較評価	
	既存バスシステムの改善策	15	相模大野と北里のルートの既存バスの問題点を解消するようにするだけで良い。膨大な税金を使わないように。	ボ			新しい交通システムの比較評価	
	既存バスシステムの改善策	16	既存のシステム（含む車輛）を活用し事業費を最低限に抑えるべきと思う。	ア			新しい交通システムの比較評価	
	既存バスシステムの改善策	17	既存のバスの改善で良いのでは。事業費の評価が雑であり全部新設で評価している。	ボ		新しい交通システムのルートやシステムを組合せた比較案の比較評価では、既存のバスシステムの改善策については、比較対象システムとの適正な比較を行うため、LRTや新しいバスシステムと同様の新設した場合の概算事業費による評価を行いました。		新しい交通システムの比較評価
	その他	18	新しい交通システムとして住民に迷惑をかけない定時性、速達性を担保できるのは地下鉄です。	ボ				輸送システムの検討
	その他	19	LRTは可能ならばそれにこしたことは無いのですが、道路幅は30m40mが必要だろうと思う。立退きを含めて目安は何年先かめどは立っているのか。私は30m40mの道路幅が可能であるならばセンター安全地帯を設けてモノレールを考えるべき。地表はもう考え方として古いし、時間がかかる。	ボ		検討委員会では、ミニ地下鉄、モノレール、新交通システム（AGT）などの輸送システムについても検討を行いました。導入を想定する「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の交通需要からすると輸送力が過大であり、また、整備コストが高いことから適用性が低いと判断しました。		輸送システムの検討

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
システム	その他	20	至急の改良（道路改良工事）で少しでもスムーズな交通の流れができる提案と、5年～10年かけて改良していくしかない場所、システム 道路拡張工事の必要な箇所では20年～50年のタームが必要だろうから分けて提案を受けたらどうなのか？	ポ 検討委員会では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）、中期（同5～10年以内）、長期（同10～20年以内）と年数も一定の目安しながら、県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、整備計画の検討を行いました。短期では主に交差点改良・バスベイ整備や交通運用の変更による取組、中・長期では主に道路拡幅・バス専用走行路整備による取組を想定した内容となっています。		運行形態・ルートの詳細検討
	その他	21	通学時間帯のみ県道の一方通行（朝夕逆方向）など道路利用方法の改善も考えてほしい。	ポ す。なお、需要の変化を含めた情勢変化への対応としては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行うことが必要です。		運行形態・ルートの詳細検討
	その他	22	システムについて、将来ルートの変更が発生するかも知れないので、専用走行路のみを前提としたものに絞らず、柔軟な運用ができる方が良いと思います。	ポ す。なお、需要の変化を含めた情勢変化への対応としては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行うことが必要です。		運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理
	その他	23	バスの定時性確保を図るための方策として右折レーンが確保されていない交差点をすべて右折禁止とスクランブル信号にすることが良いと思われるが、この点は検討したのか。期間を限って実験してみてもどうか。バスに乗っていて気にかかるのは先頭車両が右折する場合1回の信号で1台しか通行できないケースが多いため。	ポ 運行形態・ルートの検討の中では、県道51号～県道52号の区間や県道507号～女子美術大学～県道52号の区間等で、交差点改良やバスベイの整備などの部分改良を取り組んでいくことを確認しました。交差点改良の具体的な内容や信号処理の工夫については、今後、市において地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議を行うことを想定しています。		運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理
	その他	24	県道52号の拡幅をオルガノまでを16号まで10年以内でできるように市県国に強力におすすこととする。それができれば新システムが早くできることになる	ポ 県道52号の多車線化は、麻溝小入口交差点から西大沼4丁目交差点までの区間について、先行して取り組むこととしており、平成26年5月に都市計画決定を行いました。西大沼4丁目交差点から東側の国道16号までの区間については、市総合都市交通計画に多車線化を位置付けていることから、先行整備区間の進捗状況や今後の社会経済状況の変化等を踏まえて、事業化等の判断を行っていく予定です。		
	その他	25	各ルートにおける信号機の動作時間は検討されないのか。	ポ 新しい交通システムのルートやシステムを組合せた比較案の比較評価では、LRT、新しいバスシステム、既存のバスシステムの改善策の各システムについて信号交差点の平均待ち時間を設定して検討を行いました。		新しい交通システムの比較評価
	その他	26	市民の安全を確保する為の救急搬送はどの搬送システムを導入されても影響しないものなのか。	ポ 新しい交通システムの実現に向けては、地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議・調整を丁寧に行うことが必要で、緊急車両の円滑な通行に関しても、市における今後の詳細検討の中で交通管理者等と協議を図っていきます。		実現に向けた課題の整理
	その他	27	各システムのメンテナンス費用はどれくらいかかるのか（運行開始後）	ポ 事業性を一定の条件のもとで検証した結果、長期（基本計画策定後概ね10～20年以内）の取組の中では、約6億7,400万円/年の営業費用（支出）が発生することを確認しました。		事業性の検証

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
システム	その他	28	交通システムの占有空間（使用空間）の問題に帰着する。発想の転換が必要ではないか。例えば索道の架設など。	ポ	運行形態やルートの詳細検討では、既存道路や未整備の都市計画道路の活用をルート設定の基本方針とし、整備効果や整備に伴う生活環境や周辺交通への影響、事業費・事業期間などを重視して検討を進めました。	運行形態・ルートの詳細検討
	その他	29	システムに優先信号を与えたら、クロス道の渋滞が増えたり、排気ガスが増えることは確実だ。更に緊急車両の走行に影響出るのは。この方式は事故の面でも心配だ。専用道を走らせるのも危険。	ポ	新しい交通システムの実現に向けては、安全対策に配慮した整備が必要です。	実現に向けた課題の整理
	その他	30	急行バス導入の話が資料に出ていないが何故なのか。	ポ	新しい交通システムの段階的な整備を想定した整備計画の検討の中では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）取組の中で、連節バスによる急行運転の開始を想定することを確認しました。	運行形態・ルートの詳細検討
	その他	31	大野駅周辺は、専用道路を走るLRT、BRTの場合、一般車の一方通行や商店の荷捌きの制限などが必要になるが、地元との合意は得られると思うか。	ア	相模大野駅周辺（県道51号～相模大野駅）の区間での専用走行路の確保については、沿道施設への影響や事業費増大への懸念から、時間帯を限定したマイカー流入規制の実施など交通運用の変更を想定した整備計画の検討を行いました。	運行形態・ルートの詳細検討
	その他	32	ピーク時（朝夕各3時間を取っているが、実質的には朝は2時間、夕方は1時間位のはず。大野駅から北里）のためだけに莫大な費用をかけて新交通を導入する意味が本当にあるのか。ピーク時以外は順調に走っており、乗客も少ないのだから、導入する必要はない、と思うがどうか。	ア	検討委員会では、現状、朝夕のピーク時間を中心に、道路渋滞等により公共交通の定時性・速達性が確保されていないことが最大の問題であり、この問題を解決するための方策として新しい交通システムの導入検討を進めることを確認しました。	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	その他	33	既存バス改良で市作成の資料に抜けているのは「急行バス」の導入だ。討議会でも、昨年の意見交換会でも定時性、速達性改善に役立つから導入したらどうか、との意見が出たのに、なぜ案に入れなかったのか、聞きたい。	ア	新しい交通システムの段階的な整備を想定した整備計画の検討の中では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）取組の中で、連節バスによる急行運転の開始を想定することを確認しました。	運行形態・ルートの詳細検討
	その他	34	LRT、BRTが開通すると、今のバス路線の整理統合や廃止が行われる筈だが、今の停留所を利用している多くの住民はルート変更、ダイヤ減少で不便になること必である。市はどのように対応するのか、聞きたい。	ア	新しい交通システムの導入に伴う既存バス路線の再編については、地域全体の効率的な公共交通網形成の観点から、必要と考えられますが、その実施にあたっては、地域やバス事業者と協議・調整を行いながら、合意を図る必要があります。	実現に向けた課題の整理
	その他	35	BRT、LRTによって、沿道から出てくる車両や商店街の荷捌きが規制を受け、住民も横断に不便になるが、その犠牲を払ってまで住民は導入を歓迎すると思うか、市に聞きたい。	ア	運行形態・ルートの詳細検討の中では、専用走行路の設置により沿道利用への影響が発生しないかについても重要な視点として扱いました。	運行形態・ルートの詳細検討

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ボ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解		検討委員会における検討状況	
				実施	内容等	実施	内容等
システム	その他	36	現道路の使用法の改善（右折禁止、一方通行、信号間隔など）を十分に検討して、まず試行してほしい。	ア	運行形態・ルートの検討の中では、県道51号～県道52号の区間や県道507号～女子美術大学～県道52号の区間等で、交差点改良やバスベ이의整備などの部分改良を取り組んでいくことを確認しました。交差点改良の具体的な内容や信号処理の工夫については、今後、市において地元との合意形成や交通管理者等関係機関との協議を行うことを想定しています。		運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理
	その他	37	道路は現状よりかなり拡張すべきと提案。広い大動脈道路は地震による倒壊家屋による道路封鎖は少ない。LRTでなくてもBRTであろうが、出来る限り道路拡幅し、出来るだけ自転車専用道もつける。交差点の信号操作システムだけでは不十分。救急車、消防車の移動は確保できるか。大地震の時の緊急避難、輸送対策になる。例えば、北里大病院に緊急に行くにも、地震災害の緊急避難も厳しいと思います。当市は関東大震災で被害が少なかった様ですが、当時の地域人口は極めて少なかった。当台地に絶対に津波被害はありません。しかし、当市は決して岩盤の上にある訳でなく、あくまで富士山の火山灰が蓄積された関東ローム層の上です。長周期の地震には強いとは思えない。	ア	検討委員会では、新しい交通システムの輸送システムについて、新しいバスシステムを基本に詳細検討を進めることとしています。新しいバスシステムでは、交通需要が高く、自動車交通量の多い幹線道路区間においては、走行路について専用走行路を設置することを基本に施設計画の検討を行っており、この場合は、段階的に拡幅される県道52号の有効利用を前提としています。県道52号については、幅員を最大33mに拡幅する道路改良を予定しており、この幅員は将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して整理したものです。また、震災時等における緊急輸送路としての機能向上の視点からも、道路拡幅の必要性が高いと考えています。		新しい交通システムの比較評価
	その他	38	時間帯によってマイクロバス、又その二階建てバス等の考えはバス会社と話題に出ているのだろうか？	ア	新しい交通システムの導入検討においては、マイクロバスや二階建てバスの活用策の検討はこれまでのところ行っておりません。		輸送システムの検討
	その他	39	会の終盤での参加者の発言には少なからず同感だった。「市は腹案を持っていないのか？何年もこの仕事に専念してきて、この時期になってもいまだに何の案もまとまっていなというはおかしい」。市の担当者からは「平成20年のBRTの提案で市民の皆さんから厳しい批判を受け、今回は絶対そういうやり方はしないと心に誓った。とにかく市民の声に耳を傾けるといふ今のやり方を続けさせて欲しい」との回答だった。その意思はいまだにBRTの亡霊に怯えている市民にも伝わったと思う。しかし同時にこの失われた5年の大きさを改めて痛感した。政策決定は拙速ではいけないが、スピードも求められる。あと1年を残す「新しい交通システム導入検討委員会」の結論を受けて、迅速な事業化を強く望む。電車に準じる定時性・速達性の確保のためには、一部地下化も含む専用レーンは絶対に必要で、既存バス路線の改善程度では問題は解決しないと思う。	ア	検討委員会では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）、中期（同5～10年以内）、長期（同10～20年以内）と年数も一定の目安にしながら、県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、整備計画の検討を行いました。短期では主に交差点改良・バスベイ整備や交通運用の変更による取組、中・長期では主に道路拡幅・バス専用走行路整備による取組を想定した内容となっています。なお、整備に向けた基本的な考え方として、短・中期の取組ではバス専用走行路が確保されない区間においても、中・長期において専用走行空間確保や交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性向上策を実施していくことを確認しました。		運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
システム・ルート	新しいバスシステム・北側ルート	40	北ルート案1。早く走らすことを進める場合はBRTの2両バス。その後LRTにする方法。	ポ 検討委員会では、国道16号を活用する北側ルート案1について、管理者である国の協力を得られると専用走行空間を確保しやすいが、国の事業が未定であり、現段階では計画に位置づけにくいと判断しました。		新しい交通システムの比較評価
	新しいバスシステム・北側ルート	41	ルートについて、北側ルート案に賛同。相女大裏道の4車線道路（専用レーン、自転車レーンもつくる）住宅街はトンネルなりで対応。LRTでなくてもBRTにして最低50年先まで心配のない新交通システム採用の道路整備をする。	ポ 北側ルート案3については、影響を受ける度合いは大きいですが、影響を受ける地区を限定的にしようとする考え方から、検討委員会で提案のあったルート案です。詳細検討の中では、定時性・速達性の効果は高いものの、事業費や生活環境への影響の懸念もあり、将来における整備効果や交通状況変化の検証を踏まえた定時性・速達性の向上策の検討の中で検討の対象となり得ると想定しています。		運行形態・ルートの詳細検討
	既存バスシステムの改善策・北側ルート	42	北ルート2で（既存バスの）改良システムが良い。	ポ 北側ルート案2については、新しい交通システムの段階的な整備の中では当面、基本とすべきルートとして整理されました。一方、既存のバスシステムの改善策については、定時性・速達性の大幅な改善が期待できないことから、基幹公共交通軸としての適用性が低いと判断しました。		新しい交通システムの比較評価、運行形態・ルートの詳細検討
ルート	北側ルート	43	北側ルートを第1案とする。利点1)建設費小と効果大の有効性。2)定時運行と地域住民の利用。3)評価項目	ポ		新しい交通システムの比較評価
	北側ルート	44	北側2か北側3が妥当。	ポ	検討委員会では、基幹公共交通軸として今後詳細検討を進めるルートとして、所要時間が短く、速達性にも優れている北側ルートが適用性が高いと判断し、検討区間Aについては、北側ルート案2及び案3を基本としたルートで検討を進めました。	新しい交通システムの比較評価
	北側ルート	45	北側ルートは<案3>（最短距離）が良いと思う	ポ		新しい交通システムの比較評価
	北側ルート	46	南側ルートの幅はほとんど無理だろうと見えるので、LRTシステムを導入したのなら北側の2案、3案だろうと思う（強制立ち退きが出るのなら少し進捗が早くなるかも知れませんが…）。	ア		新しい交通システムの比較評価
	北側ルート	47	北側ルート案のいずれも運営費が記載されているが、この中身は何か。この運営費を基に計算されるバスシステムの運賃はどうなるのか。定時性が確保されればバスを利用する（自転車から）という人もいるとのことだが、それも運賃いかんではないか。	ポ	年間運営費として、運行経費である人件費・燃料費・車両修繕費・車両減価償却費等や、専用走行路の維持管理費を算出しています。	新しい交通システムの比較評価
	北側ルート	48	一部地下化に賛成。大野駅前から県道52を地下で直結。とにかく速達性を確保。	ポ	北側ルート案3については、影響を受ける度合いは大きいですが、影響を受ける地区を限定的にしようとする考え方から、検討委員会で提案のあったルート案です。詳細検討の中では、定時性・速達性の効果は高いものの、事業費や生活環境への影響の懸念もあり、将来における整備効果や交通状況変化の検証を踏まえた定時性・速達性の向上策の検討の中で検討の対象となり得ると想定しています。	運行形態・ルートの詳細検討

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
ルート	北側ルート	49	北側ルート案はすべてハードの構築を伴っている。ソフトの時代に逆行すると思われるが、それはともかくとしてコスト面はこれで充分か？建設コストが上昇している中で、数年後の見直しはどうか。	ポ	検討委員会では、事業費を一定の条件のもとで検証しましたが、今後想定され得る建設コストの上昇分を考慮には入れておりません。一方、このような社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行うことが必要です。	事業性の検証、実現に向けた課題の整理
	北側ルート	50	北側ルート案3について、住宅の下、トンネル案の効率度はどの程度になるのか？	ポ	北側ルート案3については、影響を受ける度合いは大きいですが、影響を受ける地区を限定的にしようとする考え方から、検討委員会で提案のあったルート案です。詳細検討の中では、定時性・速達性の効果は高いものの、事業費や生活環境への影響の懸念もあり、将来における整備効果や交通状況変化の検証を踏まえた定時性・速達性の向上策の検討の中で検討の対象となり得ると想定しています。	運行形態・ルートの詳細検討
	北側ルート	51	北側ルートになぜ既存バスの改善がないのか	ポ	北側ルート案3は、相模女子大学と大野南中学校・神奈川総合産業高校の間では複線の専用走行空間を確保し、その先の県道52号までは、複線の専用走行空間を地下化することを想定した施設計画で検討を行っており、全区間一般レーン走行を想定した既存のバスシステムの改善策の適用を想定していません。	新しい交通システムの比較評価
	北側ルート	52	北側ルート3に、なぜ既存バスの改良システムがないのか、不思議だ。理由を聞きたい。最短距離で北里へ行けるのだから、LRTやBRTを通すなら、既存バスも有効ではないか。BRTやLRTのように「トンネル」を掘る必要もないのだ。	ア	北側ルート案の最大の特徴は、拡幅を予定する県道52号を有効活用しようとするものです。市で予定する県道52号道路改良事業では、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して、自転車道の設置を想定した道路幅員を予定していることから、検討委員会においても、自転車通行環境の確保について配慮しながら検討を進めました。	新しい交通システムの比較評価
	北側ルート	53	北側ルートに関して、自転車専用レーンの設置も併行して考えるべきです。自転車利用によりバスの本数も減らすことができ車の台数も減らすことができるはず。車にのみスポットを当てた道路計画は安全安心に反します。	ポ	北側ルート案の最大の特徴は、拡幅を予定する県道52号を有効活用しようとするものです。市で予定する県道52号道路改良事業では、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して、自転車道の設置を想定した道路幅員を予定していることから、検討委員会においても、自転車通行環境の確保について配慮しながら検討を進めました。	新しい交通システムの比較評価
	北側ルート	54	第1ルート1案で早く進めて学生等に便利にすべきである。	ア	検討委員会では、国道16号を活用する北側ルート案1について、管理者である国の協力を得られると専用走行空間を確保しやすいが、国の事業が未定であり、現段階では計画に位置づけにくいと判断しました。	新しい交通システムの比較評価
	北側ルート	55	北側ルート3案の地下化は開削工事（カット＆カバー）となり住宅街での工事では問題が多い。完成した後は好ましいであろうが施工時の課題が多い。	ア	北側ルート案3については、影響を受ける度合いは大きいですが、影響を受ける地区を限定的にしようとする考え方から、検討委員会で提案のあったルート案です。詳細検討の中では、定時性・速達性の効果は高いものの、事業費や生活環境への影響の懸念もあり、将来における整備効果や交通状況変化の検証を踏まえた定時性・速達性の向上策の検討の中で検討の対象となり得ると想定しています。	運行形態・ルートの詳細検討

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
ルート	南側ルート	56	既存の道を使う 案を推す。比較的大きな交差点に全て右折レーンを設置する。バスレーン停留所は車幅の引き込みを設ける	ポ	検討委員会では、南側ルート案の検討において、基幹公共交通軸とするならば拡幅延長を長くする必要があり、事業費が安価とならないことや、予想されるピーク需要への対応が困難であることから基幹公共交通軸としての南側ルート案については適用性が低いと判断しました。 なお、市では、基幹公共交通軸以外のバス路線については、市バス交通基本計画に基づき、可能な改善を検討・実施していくこととしています。	新しい交通システムの比較評価
	南側ルート	57	北側ルートがどの方法を取るにしても、まず52号線工事が着手した段階で非常な交通渋滞になる事は容易に想像が付きまます。それを踏まえてまず第一に南側ルートに大掛かりなお金が沢山かからない方法でまずサブルートとして用意する。北側の工事中の大渋滞の助けとなり後々も大変有効と思います。	ポ		新しい交通システムの比較評価
	南側ルート	58	定時性、速達性が、街づくりと住民の愛着などの観点でもっとも有効かつ重要だと考えている。現行案の中では南ルートは考えにくいのではないか？	ポ		新しい交通システムの比較評価
	南側ルート	59	基本は北側ルート案も都市計画で実現に時間がかかる事もあり、南側ルート案を先行させ、小田急相模原駅へのアクセスも考慮して南区循環バスシステムとして欲しい。	ポ		新しい交通システムの比較評価
	南側ルート	60	南ルート案も必要。北里大学、女子美までツインライナーで行う。	ポ		新しい交通システムの比較評価
	南側ルート	61	資料2 p14の下段にある運営費だが、事業費の最も少ない南側ルート案が最も高くなるのは何故か？	ポ		新しい交通システムの比較評価
	C 区間	62	Cルートは単線になる計画だが単線で地元は満足するのか。	ポ		運行形態・ルートの詳細検討
	C 区間	63	麻溝台の村富線沿い近くに住んでいるが、清掃所近くに停留になると、そちらに行くより既存の大野行きのバスに乗った方が近い。本数もそれなりがあるので新しく出来てもメリットがないので利用しない可能性が高い。C区間でもっと南側に寄せる事があるということでぜひそうしてほしいと思う。話にもあったが麻溝台・新磯野の開発に組み込んで検討をお願いしたい。南側に寄せないと通勤通学ばかりで住民の利用が見込めない。	ポ		運行形態・ルートの詳細検討、実現に向けた課題の整理
C 区間	64	C区間はB R T, L R T の場合、単線を想定しているが、原当麻、麻溝地区の住民はそれで満足するのか。大野に短時間でいきたいという熱望が本当にあるのなら、単線ではいやだと言うのではないか。	ア	運行形態・ルートの詳細検討		

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
ルート	その他	65	南区内に昔から道路計画のある所がありそれを利用したら！（現在農地使用）	ポ		新しい交通システムの比較評価
	その他	66	利便性が上がると利用数や可能性が上がると思う。今の問題の解決のみでなく新磯野ルートの様な考え方は未来の市のためにも良いと思います。	ポ	検討委員会におけるルート検討の過程は次のとおりです。まず、新しい交通システムの目標に対応する5つの課題（「現況の高い交通需要への対応」「自動車交通の影響の大きい区間の定時性・速達性の向上」「自転車や鉄道との連携強化」「利便性の高い公共交通体系の確立」「南部地域の拠点間の連携強化」）を抱える具体的な地域・拠点を検討しました。この結果、大まかな導入ルートとして「相模大野駅～麻溝台地区～原当麻駅」の区間を確認しました。なお、意見交換会や区民討議会議で意見のあった、相模大野にこだわらず、バスルート分散すべきとの考え方については、議論の結果、分散すべきではないとの結論に至っており、また、導入ルートについては将来的に延伸することも考慮に入れるべきとの意見もありました。	新しい交通システムの比較評価
	その他	67	ルートに横浜線の古淵駅にアクセスしやすくなるようなルートを検討してほしい。3線つなげることは利用者の増加が見込めるし採算も取りやすいと思う、なにより利便性が高いと思う。作るのならもっと利用度の高いものにしてほしい。原当麻、相模大野間だけでは今の交通システムである程度用が済む。古淵につながれば駅前の商業施設のアクセスが見込めるし、相模原駅や橋本へのアクセスにも役に立つ。リニアが来ることも考えれば検討の価値があると思う。	ポ	この大まかな導入ルートの考え方を踏まえ、その後の具体的なルート検討では、南部地域の主要施設へのアクセスを考慮し、また既存道路や都市計画道路の活用を基本方針としてルート設定を行い、北側1、北側2、南側の各ルート案の提案を行いました。北側ルート案3は、北側1、北側2のルート案の対案として検討委員会で提案されたものです。なお、ルート案を絞り込む過程で、米軍住宅の南側を通る案や市道古淵麻溝台線を通る案など様々なルート案について検討を行いました。それぞれの課題等から比較案としては選定しないこととしました。	新しい交通システムの比較評価
	その他	68	バス発着地点について現在では相模大野発としている為に混雑する事が考えられるので、発着地点を少し変更させてもよいのではと思います。	ポ		新しい交通システムの比較評価
	その他	69	バス交通システムの検討で相模大野の南口を起点としたルート案は検討したのか？	ポ		新しい交通システムの比較評価
	その他	70	現在の検討問題においては相模大野より東の足が確保されることがなく大変残念です。町田駅の南の住民にとっては是非町田駅発～相模大野～北里などが有っても良いのではと思いますが。	ポ		新しい交通システムの比較評価
	その他	71	麻溝と相模大野をつなぐ必要はない。	ポ		新しい交通システムの比較評価
	その他	72	日産側南側にある道路を利用する事は検討されないのか。	ポ		新しい交通システムの比較評価
	その他	73	小田急相模原駅～循環バスが相武台団地内にあると助かるなど思っている。グリーンパーク行のはあるがバス停が車道際で危ない（団地在住）	ア	検討委員会では、その後、基幹公共交通軸として検討を進めるべきルートの検討を概算事業費、運営費、所要時間等に基づき比較評価を行い、LRTや新しいバスシステムとの組合せでは、遠回りとなる北側1でなくとも、短絡ルートである北側2及び北側3のルート案でも専用走行空間が確保できる可能性があること、既存のバスシステムの改善策との組合せでは南側ルート案では事業費が高くなることなどから、ルートとしては北側ルートとし、検討区間A（相模大野駅北口～県道52号の区間）では、北側2及び北側3のルート案を基本に検討を進めました。なお、麻溝台・新磯野地区を経由するルートは、将来的には新しい交通システムの別ルートとしての可能性は高いものの、現段階では、需要面から、基本的なルートとしては女子美術大学を通るルートを選定しました。	新しい交通システムの比較評価
	その他	74	相模大野駅に集中しないネットターミナル（古淵、小田急相模原etc.）の検討が望ましい。相模大野駅周辺の混雑が予想されるので。	ア		新しい交通システムの比較評価
	その他	75	基幹ルートとして北側ルート案（2でも3でも）とするも南側ルート案も整備して、小田急相模原駅へのアクセスも検討いただき、北側＋南側で循環バスシステムを希望。この中で女子美術大学や競技場へのアクセスを麻溝台開発計画に反映し、スムーズに（定時性が改善される）小田急相模原駅や相模大野駅へ行けるように。基幹ルートはあせらず時間をかけて都市計画に反映した形で進めてほしい。	ア		新しい交通システムの比較評価
	その他	76	東西だけでなく今後予想されるリニア等を考慮し南北ルートも早急に検討する必要あり。	ア		新しい交通システムの比較評価

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ボ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
ルート	その他	77	52号線を30mの大通りにして、どの程度効果が得られるかは、大野の駅から全部そのようになる訳ではないので、とても疑問です。自転車専用道路を設ける。時間帯によって町田のようにバス専用路確保程度のことであれば拡幅中ももう少し小さな規模で出来るのでは？	ボ 検討委員会では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）、中期（同5～10年以内）、長期（同10～20年以内）と年数も一定の目安にしながら、県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、整備計画の検討を行いました。短期では主に交差点改良・バスベイ整備や交通運用の変更による取組、中・長期では主に道路拡幅・バス専用走行路整備による取組を想定した内容となっています。 なお、整備に向けた基本的な考え方として、短・中期の取組ではバス専用走行路が確保されない区間においても、中・長期において専用走行空間確保や交通運用策・県道拡幅策・別経路の検討を含めた定時性・速達性向上策を実施していくことを確認しました。		運行形態・ルートの詳細検討
検討の進め方	検討委員会	78	検討委員会の出欠について、6回の委員会で半分出てない人、2/3しか出てない人、毎回出ないととても理解できない。	ボ		
	検討委員会	79	検討委の改革を！	ア		
	検討委員会	80	検討委において、意見交換会の内容に振り回される必要がないと発言した委員に対し事務局は何も訂正しなかった。	ボ	検討委員会では、区民討議会議や意見交換会で寄せられた意見をすべて確認し、検討委員会において検討すべき重要な観点が漏れてないかを確認してきました。 なお、第7回検討委員会の場で、「意見交換会の意見を聞かなくても良いということは無い。」という共通認識があらためて確認されました。	検討の進め方の確認
	検討委員会	81	検討委員会の人選（公募以外）に問題あり。特に地区連関係、所属団体に諮りもせず勝手な個人意見が目立つ。	ボ	検討委員会では、学識経験者、公募市民、麻溝台地区の企業・大学関係者やバス事業者、警察などその他の関係者のほか、南区全体としてまちづくりを見据えた交通問題の解決策を検討する観点から、南区内全7地区のまちづくり会議の代表者が委員として参画しています。	検討体制の確認
検討委員会	82	以前のBRT計画があのような状態になったのに何故提案してきた中村教授がまだ委員になっているのか説明をして頂きたい。一般論としてあのような結果を残す事になった方が続けて委員として関わる事がおかしい	ボ	中村教授につきましては、県内在住で、過去には市内にもお住まいであったことなど土地勘があること、バスを含め様々な交通手段について造詣が深く、インターネットなどで広く研究内容を発信されていることなどを理由に依頼したものです。	検討体制の確認	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況		
					実施	内容等	
検討の進め方	検討委員会	83	区民会議では北ルートと既存バス改善が最も多かったのだから、それを委員会は尊重すべきではないか。委員会はどうか	ポ	区民討議会議では参加者の方に新しい交通システムのルートやシステムについて議論をいただきました。事務局が提案した3つのルート案（北側1、北側2、南側）の中では北側ルート案2を推す声が多く、同じく3つのシステム案（LRT、新しいバスシステム、既存のバスシステムの改善策）では既存バス改善を推す声が多い結果となりました。ただし、システムでは既存バス改善から着手し、将来的に新しいバスシステムへ移行すべきとの声も相当数いただいたところです。		区民討議会議の結果確認
	検討委員会	84	区民討議会の投票結果では、ルートでは北ルート2が最も多く、システムでは既存バスの改良が最も多かったのだから、委員会はこの結果を尊重すべきだ。特にシステムだけを取れば、どのルートを取っても既存バス改良が圧倒的に多いのだ。今日の意見交換会でも挙手させれば同じ結果となる。これを無視することは許されない。	ア			区民討議会議の結果確認
	検討委員会	85	25.12.25日の「新しい交通システムの比較検討（比較案の具体化検討）」資料には、LRT、BRT、既存バスのそれぞれについて、メリット・デメリットを記載しているが、それを詳細に説明、検討しないまま、通してしまったのはおかしいではないか。次回以降もこの資料について作成根拠その他、議題にするの、聞きたい。説明、議論をすっ飛ばして要約だけを市は委員会に伝えたが、それでおしまいにするのか、聞きたい。27.2月の答申に間に合いそうにないから飛ばしているのか。	ア	第6回検討委員会（平成25年12月25日開催）で、概算事業費や所要時間等による比較案の検討を開始し、第7回検討委員会（平成26年2月21日開催）でも引き続き丁寧な検討を行った結果、今後、詳細に検討を行うべき比較案の絞り込みを行いました。		新しい交通システムの比較評価
	検討委員会	86	検討委員会の方々へは必ず行って頂きたい事があります。現在の北里大学行きのバスの状況をその目で確実に見て欲しいです。毎朝、バスの状況を見ますが市が提示している様な混雑、渋滞はかなりウソがあります。委員の方は市から頂いた資料だけでなく事実を見て判断する必要があると思います。コンサルタント会社が出している資料は本当に行政に都合の良いものしか出していない為、冷静に必要性を目で見て考えて頂きたいです。交通政策課の方もご自身の目できちんとバスの状況を見るべきです。本当に必要ですか？	ア	検討委員会では、市南部地域のバス交通の現状と問題について、バスの区間別所要時間や旅行速度といった実績データに基づき討議しました。相模大野駅と北里大学間では、日付・曜日・時間帯・天候・その他の事由によって路線バスの所要時間に大きな変動が生じることが多いことが確認されています。市としても、そうした状況を複数回にわたり実際に確認するとともに、バス交通の問題については、利用者からの改善を求める声を多数いただいております。		現状の交通問題の確認
	意見交換会	87	この意見交換会の位置付けを前回きちんと示すとの事でしたがどうなっているのか？	ポ	平成25年3月30日に開催した意見交換会の場で寄せられたご意見を踏まえ、第2回検討委員会（同年5月20日開催）において、意見交換会（市民自由参加）の開催を検討体制図内に位置付けました。		検討体制の確認

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
検討の進め方	意見交換会	88	第2回の意見交換会、第1回の意見が検討委に反映されていない。目録、資料として添付しただけではないか。	ポ		検討の進め方の確認
	意見交換会	89	今日の意見は今後の委員会できちんと検討してくれるのか、聞きたい。報告するだけでは委員会ではどう扱いかはお任せだ、ということにならないように大事に扱ってほしい。そうでなければ昨年と同じ市のアライバイ作りだけに利用される恐れが大きいかから。委員の中には、意見交換会の意見に縛られる必要はない、と言った人もいたから。しかし25.2.14の意見交換会議事録には、「意見は委員会に提案する」と書いてあるのに、以後の委員会で市民の意見が議題になったことは全くなく、委員会の議事の流では無視されているに等しい。新交通不要の意見が圧倒的に多かったのに、である。市は市民との約束を破っているに等しい。市はこの運営をどう見ているのか、聞きたい。	ア	検討委員会では、区民討議会議や意見交換会で寄せられた意見をすべて確認し、検討委員会において検討すべき重要な観点が漏れていないかを確認してきました。 なお、第7回検討委員会の場で、「意見交換会の意見を聞かなくても良いということは無い。」という共通認識があらためて確認されました。	検討の進め方の確認
	意見交換会	90	今後検討する項目が多く、よく理解できない。今後は半年に1度ずつこのような意見交換会を開催するよう要望する。	ア	検討委員会における検討及びその後の市における検討内容、状況等に応じて、開催の検討を適宜行う予定です。	検討の進め方の確認
	意見交換会	91	今日の運営方法について、質疑応答の時間が20分と言うのは短かすぎる。市民の意見を封じ込める意図が感じられるが、どうか。	ア		意見交換会の実施方法の確認
	意見交換会	92	さらに、ポストイットでは書くための時間がとられてしまい、発言形式よりも真意が伝わらないように手間がかかるので、ポストイットに基づく「語ろう」会を中心にするのは反対だ。ポストイットを皆に書いて貰う時間はどれだけあるのか、聞きたい。	ア		意見交換会の実施方法の確認
	意見交換会	93	質疑応答の時間が無くなった場合は「アンケート」を書かせて埋め合わせと言うが、アンケートもポストイットと同じで、発言にくらべ迫力が無いので、市に適当に処理される可能性大だ。だから発言形式での運営を要求する。	ア	意見交換会の実施にあたっては、限られた時間の中で、すべての参加者の方のご意見をお伺いすることが重要であり、また、このような会合の場で発言することが苦手な方への配慮も含めて、ポストイットの活用を中心とした意見聴取の方法をとりました。当日は、全体で議論する時間も設けておりましたが、事務局の進行の問題もあり、時間的に不足感があつたことも否めません。今後実施する場合は、これらのご意見を踏まえ、時間配分や進行方法について、更に配慮してまいります。	意見交換会の実施方法の確認
	意見交換会	94	本日のテーマはシステムやルートについてでしたが、テーマから外れる意見や質問が多過ぎて意見交換の定時性、速達性が確保できませんでした。出来るだけテーマに沿って円滑に進められるように、発言者にはまずテーマに沿っているか念押ししてから発言してもらおう等、発言者の質の改善をそれとなく促していただけると助かります。ずーっとイラッとして聞いてます。特定の方の独演会とならない様、会の進行により配慮していく必要を感じました。	ア		意見交換会の実施方法の確認
	意見交換会	95	交換会は賛成の場合の問題点もピックアップするべきでは！	ア		意見交換会の実施方法の確認

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況		
					実施	内容等	
検討の進め方	情報発信	96	一般層＝サイレントマジョリティの意見/共感が重要だと思っている、詳細をしっかり情報発信していくのと同時にもっと一般的な共感を生み出していく様な情報発信も重要ではないかと感じている。	新しい交通システムの導入検討内容については、検討委員会の開催毎に作成する「新しい交通システムニュース」を市ホームページへの掲載、公共施設への配架、自治会回覧などでお知らせしております。掲載内容についても市民の方が理解しやすく、かつ、要点を押さえたものとするよう心掛けています。 また、意見交換会の開催方法・周知方法については、若年層の方も参加しやすくなるよう、引き続き改善に努めるとともに、市民の方に愛着をもっていたけような新しい交通システムの導入に向けて検討を続けてまいります。			
	情報発信	97	検討結果や経過を広く住民に回覧板などで知らせてください。特に問題点、その他詳しく。				
	情報発信	98	一番大事なのは、本当の意味での市民の意見ですので、ごくごくニュートラルな立場の一般的な市民感覚として、皆さんがどう考えるかを知りたいと思っています。特定の強い意見をお持ちの方々に時間をつぶされてしまうのは、とても残念です。出来るだけ先入観のない一般の人々のゆるい感覚を取り入れられるように情報発信等に工夫していただけると幸いです。				
	情報発信	99	交通計画のメリットが得られるはずの若者が参加していないようなので若者への呼びかけも大切だと思う。				
	情報発信	100	最後に告知については、もっと考えるべきだと思います。今回の事は回覧板を見ましたが、ネットでもほとんど今回の事は引っかかりませんでした。これでは若い人もなかなか集まらないと思います。				
	情報発信	101	仕事の関係で、各地の公共交通の事例を調査したことがある。現地で良い事例に触れると、住民に愛される価値のあるものだと感じられた。そういうイメージを共有することでもっとメリットを共有できると考える。方法は分からないが・・・。				
	情報発信	102	私は、検討経過を見ると、1ステップ毎に前進していると思います。情報開示もしっかりされていると感じます。不勉強な市民が部分的な情報をネガティブに解釈し、あたかもそれが決定かのように語っている姿を恥ずかしく思います。		検討内容の情報公開については、引き続きしっかり取り組んでまいります。		
	その他	103	本当に市民の言うとおりにやるのか。市側が最善と考えているシステムとルート案を提示してそれに市民の意見を聞け。		前回（平成21年度）の検討の進め方と異なり、今回の検討では、市民の方や関係者等が広く参加する検討委員会を中心に、一步一步合意を積み上げながら検討を続けています。また、幅広く市民意見を聴取する機会を設けるとともに、検討内容の積極的な情報公開を行っていることが特徴です。	検討体制、検討の進め方の確認	
	その他	104	市民の意見を聞く時間は膨大だ。市の理想案を示すのが筋だ。市の責任を回避するための策としか思えない。			検討体制、検討の進め方の確認	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
検討の進め方	その他	105	平成21年の時はあまりにも急ぎ過ぎ。そのため「何のための計画か」が疑問に。今回はもっと丁寧に進めてほしい。	検討委員会では、市南部地域の公共交通の現状と問題解決の目的から一步一步合意を積み上げて検討を続けています。また、区民討議会議や意見交換会の開催など広く市民意見を聴取する機会を設けて、広範な市民の方の意見を反映するように努めています。		検討体制、検討の進め方の確認
	その他	106	検討のすすめ方。公共交通の改善メリット。孫の時代の利便性確保。			検討体制、検討の進め方の確認
	その他	107	新しい交通システムの必要性を市民が切実に求めているという証明がないので、必要性そのものを理解できない。			検討体制、検討の進め方の確認
	その他	108	この地域に住んでいる住民を大事にしてほしい。			検討体制、検討の進め方の確認
	その他	109	検討に際しては説明に注意してほしい。例えば資料1p4、1日500本のバス便、10000人以上使用だから1日の便を増加。輸送力増強にはならない。混んでいる時間帯はごく短時間 結論を急がないこと。	検討委員会では、高い交通需要に対応できていないバス交通の輸送力の問題に対し、単純に運行本数の増加による対応ではなく、新たな輸送システムの導入について、各システムの適用性や事業費などの検討を丁寧に行いました。		輸送システムの検討
	その他	110	関心の高い人＝反対派となっていないですか？			
	その他	111	「小異を残して大同につく」「遠大な目標を」			
	その他	112	以前の住民説明会も、本日の意見交換会も、平均年齢がとても高く感じられる。未来の為の投資だと思うので、本来はもっと若い層の意見を聞きたいと考えます。	市民意見の聴取にあたっては、若年層の方からのご意見も伺えるよう開催方法や周知方法について、引き続き改善に努めてまいります。		
	その他	113	時間を使って住民を集めて本当に意見を聞くつもりがあるのか疑問。このやり方はやればやるだけ行政への批判が広がると思う。	検討委員会では、区民討議会議や意見交換会で寄せられた意見をすべて確認し、検討委員会において検討すべき重要な観点が漏れてないかを確認してきました。		検討の進め方の確認
	その他	114	全体の時間軸を出さないと、世の中の変化で化石化する。	検討委員会では県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、整備計画の検討を行いました。短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）、中期（同5～10年以内）、長期（同10～20年以内）と年数を一定の目安とするものの、あくまでも県道52号拡幅整備の進捗を時間軸の基準としています。		運行形態・ルートの詳細検討
その他	115	事業の完成目標時期を明らかにしないのはなぜか。			運行形態・ルートの詳細検討	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
検討の進め方	その他	116	新交通の必要論からスタートさせているのはおかしい。不要論からの意見を何故議論しなかったのか。	ポ 検討委員会では「バス交通」「自動車交通」「自転車交通」「ターミナル」「都市拠点」の5つの視点による現状の交通問題等の議論を踏まえ、これらの問題を改善する対応の必要性や新しい交通システムの目標を確認しました。		現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	その他	117	「新しい交通システム」構築の目的は？平成21年の時は「縦貫道路は近くに工業用地を作る」「その要員と大野駅とのアクセス強化のための交通改善」とあったが、今回その目的が明示してない。状況が変わったのか？	ポ 【新しい交通システムの目標】 高い交通需要に対応可能な輸送力の実現 信頼できる公共交通サービスの実現 地域の交通アクセスの向上の実現 自動車利用に過度に依存しない交通環境の実現 南部地域のまちづくりへの貢献		現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	その他	118	市は本当に実施案を持っていないのか。明言してほしい。	ポ 市では検討委員会での検討と並行して、交通政策課の担当職員全員が、南部地域にどのようなシステム・ルートが一番良い案なのかを日々検討しており、コンサルタントとも調整しながら検討を続けています。		
	その他	119	資料をよく見ると、BRTに有利な点を強調してBRTに誘導しようという腹が透けて見えるがどうか。	ポ 輸送システムの選定にあたっては、南部地域の交通問題に対応した新しい交通システムの目標に関連する視点（輸送力、需要増への対応、定時性・速達性、他の交通への乗入れなど）のほか、整備に伴う影響や事業性の評価、運用の自由度の観点などから、丁寧に検討を続けてきました。		輸送システムの検討
	その他	120	相模原市におけるA区間～B区間において自転車事故の発生率と相模原全体の割合を提示して頂きたい	ポ 相模原市内の交通事故件数は、減少傾向にありますが、自転車関係する交通事故件数は、全交通事故件数の約3分の1（平成24年で約33%）を占めており、県内平均よりも約10ポイント高く、自転車関係する交通事故が高い状態が続いています。なお、相模原南警察署管内の交通事故の発生状況は同署のホームページで公表しています。		
	その他	121	コンクリートであちこちやたら覆ってしまうと大雨、猛暑等大変暮らしにくくなるので様々な視点から考える必要がある。	ポ 新しい交通システムの走行空間（道路・ターミナル・中間駅）の詳細計画を検討する際は、沿線地域の関係者の意見聴取等を図りながら、多様な視点から検討する必要があると考えます。		実現に向けた課題の整理

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ボ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
検討の進め方	その他	122	LRT, BRT, 既存バスの事業費、採算見通しについて数字的に比較し、その結果を前回委員会(25.12.25)資料に載せているが、それぞれの積算根拠(数量×単価)が明示されておらず、これではどのシステムが良いか判断するのは不可能だ。今日の会でも、このままでは参加者を納得させることは出来ないはずだ。相対的に既存バスが最も設備費、毎年の運営費が少なそうだと、というくらいの想像しかできない。積算根拠を明示してもう一度市民の意見を問うべきだ。そうでなければ、事業を開始したら最後、どんなに投資金額が膨らんでも市はやみくもに突き進むのが目に見えるからだ。	ア	概算事業費の検討や事業性の検証を適切に行う必要から、検討委員会の資料では、各項目の算定条件や算出根拠等を明示しています。	新しい交通システムの比較評価、運行形態・ルートの詳細検討、事業性の検証
	その他	123	新交通システム導入検討委員会は、「相模大野 原当麻間の新交通が絶対に必要だ」という大前提に基づいて議論を重ねているが、そもそもそれが必要かという入口の議論は全くせずに検討を進めているのはおかしくないか。大野～北里の渋滞解消が目的なのか大野や原当麻の活性化が目的なのか、それはBRTやLRTでしか達成できないのか、最初に戻って市民と議論すべきではないか。なぜ不要論を最初から議論の対象から外し、議論しなかったのか、聞きたい。	ア	検討委員会では市南部地域における現状の交通問題等の確認から検討を開始し、これらの交通問題を改善する対応の必要性の議論を経て、新しい交通システムの目標を設定し、その後の具体的な検討を進めてきました。	現状の交通問題、新しい交通システムの目標の確認
	その他	124	「地域組織」はルートを決めてから開くと言うが、具体的にはどの段階でやるのか。難関だからすっ飛ばすのではないか。	ア	具体的なルート・構造等が明らかになってきたとき、その時点における検討内容に応じて、その沿線地域のご意見を伺う場として、想定していたものです。	検討の進め方の確認
	その他	125	問題は人口の急増、木造建築の急増、道路網(毛細管の様な路地、畑道)の未整備等、全てこれらを改善しない限りは、安心、住みよいまちになりません。役所の窓口サービスも大切ですが、私のような老人が孫の世代に何かお役にたたい。孫の世代にも安心な公共サービスの礎に市民の多くの人がもっと参加すべきと思っています。将来、老人だけが住むまちにしないためにも。	ア	相模原市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応するため、新しい交通システムの導入検討をしっかりと取り組んでまいります。	
	その他	126	最後に、市当局はこれまでにたびたび懇談会を重ねてきたようですが、新交通システムが無くてもいいような内容に後戻りしない様をお願いします。個人主義的なこの時代、公共意識を少しでも思っています。まちの景観、安心向上のためにも。	ア		
	その他	127	行政の方が街づくりに熱く語っているのをはじめてみました。期待してます。	ア	ご期待に応えられるよう、しっかりと取り組んでまいります。	

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
検討の進め方	その他	128	相模原市は地盤の強い土地であるし、アピールできる部分も多い土地です。私もそういったことを考慮して移り住みました。この新交通システムが良い街づくりの一つになるよう良いものに仕上げしてほしい。	ア	検討委員会では、新しい交通システムが相模原市や南区のまちづくりに貢献することを目標の一つとして検討を進めています。	新しい交通システムの目標の確認
	その他	129	相模原市のみでなく是非町田市とも一緒に検討されては？	ア	新しい交通システムとしては、市南部地域の拠点間の連携や交通利便性の向上を目標として検討を進めていますが、今回の検討では町田市との共同検討の予定はありません。	
	その他	130	市職員の方々は色々とお苦勞がお有りと思いますが、良い交通実現に向けくれぐれもよろしくお願いします。市民にも様々な意見が有るでしょうし、私自身何が良い選択となるのか解りません。多様な検討をしてなるべく多くの人々に合意いただける策を見出せますよう、微力ながら参加させていただきました。	ア	検討委員会では多様な視点から検討を進めるとともに、幅広く市民意見を聴取する機会を設けながら検討を進めています。	
	その他	131	ある程度の参考パターンを明示され、それからその案をたたき台にする・・・これにのぞみたいです。	ア	検討委員会では、ルートとシステムの組合せによる比較案を複数設定し、比較検討を進めてきました。	
	その他	132	LRT, BRTなど「新交通システム」建設が所与の案にならない様にしてほしい。目的はあくまで住民の安全、便利に。その点、11月の南区民交通まちづくり検討会の検討内容、結果は高く評価。（既存道路の部分改善）	ア	相模原市が目指すまちづくりを見据えつつ、南部地域における交通課題に対応することを、検討委員会の目的と定め、検討を行いました。	検討委員会の目的の確認
	その他	事業性	133	採算性を検討するにあたり、交通事業単体での採算で見るのか？街づくりや公共サービスの観点で総合的に考えるかによって大きな違いがあると思う。私個人はこういったものは公共サービスとしてとらえる方が健全になると考えている（欧州ではそうですね？）	ポ	事業性の検証の中では、所要時間短縮のみを便益として整理し費用便益比（B/C）の算定を行ったところ、投資額を上回る社会的便益が期待できる事業（B/C > 1.0）であることが確認されました。検討委員会では、定量化の手法が確立していない便益までを見込んで事業性を判断することよりも、定性的な整備効果を確認しておくことが適切であると確認されました。
事業性		134	資料2 p14下段の運営費に含まれる金利は何%を想定しているか。	ポ	国土交通省が取りまとめた「平成24年度乗合バス事業の収支状況」（実績値）に基づき、人件費等とともに算定しています。	新しい交通システムの比較評価
事業性		135	作ったら利用してくれるではなく、利用してもらうためにどうしていくか等も考えるべきだと思う。大きい金額を使っても採算をとれば問題ないのでは。せっかく大きな公園なども通るのだからイベントを考えると。将来にわたってどう利用していくかも考えて検討すべき。	ポ	市、沿線企業・大学等、バス事業者が連携して、公共交通の利用促進（新しい交通システムへの利用転換）に繋がるソフト施策を実施するなど、新しい交通システムの整備効果を一層高める施策の実施が必要です。	実現に向けた課題の整理

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況		
					実施	内容等	
その他	事業性	136	今回の会でも採算性についてあがっていたが、負担が増える事ばかり議論するのではなく、どうやったら利益が上がって持続していけるのかの話も必要だと思う。そのためにも利便性の高いものにしてほしい。	ア	所要時間短縮のみを便益として整理し費用便益比（B/C）の算定を行ったところ、投資額を上回る社会的便益が期待できる事業（B/C > 1.0）であることを確認しましたが、新しい交通システムの実現に向けては、交通システムのサービス水準の向上や様々なアプローチによる公共交通利用促進策に取り組み、利用者数増加を図っていく必要があります。		事業性の検証、実現に向けた課題の整理
	事業性	137	事業費を市民が負担する場合の全額はどれ位になるのか（目安でもかまわないので）	ポ	新しい交通システムの概算事業費及び負担構成を一定の条件のもとで検討した結果、市の負担は約19億円、事業者の負担が約7億円、国からの交付金が約20億円になることを確認しました。また、将来の財政状況を含めた社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行う必要があります。		事業性の検証
	事業性	138	どのシステム、ルートを選んだとしても、予算を大きく上回る場合は断念せよ。	ポ			事業性の検証、実現に向けた課題の整理
	定時性・速達性	139	バスの速達性、定時性は、何を目安にして言っているのか。	ポ	定時性は時刻表どおりに運行されること、速達性はより速く目的地に到達できることを意味します。相模大野駅と北里大学間では、日付・曜日・時間帯・天候・その他の事由によって路線バスの所要時間に大きな変動が生じることが多いことが確認されています。		現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認
	定時性・速達性	140	新システム必要（速達性、定時性の確保の為）というが、では横浜、川崎のバスは5分たりとも遅れていないのか。調べたのか聞きたい。もしそれで市民が我慢しているなら新システムは不要だ。	ポ			現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認
	定時性・速達性	141	速達性、定時性を導入の謳い文句にしているが、では横浜や川崎のバスは1分でも遅れないのか、調べてみたか、聞きたい。遅れているのが普通なら、本市でも我慢出来る筈だ。そうなら導入の理由は無いはずだ。	ア	検討委員会では、今までより速く、時間帯や天候などに左右されにくい信頼できる公共交通の実現を新しい交通システムの目標の一つとして検討を進めました。		現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認
	ターミナル	142	相模大野駅バスターミナルが3ヶ所ある理由が、北口バスターミナルへの侵入が混雑する為で、市営大野立体駐車場と第1駐輪場から大野駅北口デッキまで高架で1車線乗り入れ、高架バスターミナルでコントロールすると便利になると思うが？	ポ	検討委員会では、相模大野駅北口での乗換え利便性を向上するため、バス発着場所を駅前広場に集約するとともに、輸送力の高い公共交通システムにより、駅へのバスの集中台数を削減し、駅前広場のバス、マイカー、タクシーの空間再配置、運用改善等の取組を行うことが必要と判断しました。		現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認、運行形態・ルートの詳細検討
	ターミナル	143	ポーノの地下の活用は考えられないのか？	ポ			現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認、運行形態・ルートの詳細検討
	ターミナル	144	バスターミナルをまとめて地下に作り、分散しない方が良いのではないか。	ポ			現状の交通問題の確認、新しい交通システムの目標の確認、運行形態・ルートの詳細検討
ターミナル	145	原当麻駅は相模原愛川ICに近く、高速バスへの乗り場として最適と思っていますが、高速バスターミナルとの関係を説明下さい。	ポ	市では、市総合計画や市総合都市交通計画等により、新しい交通システムを地域の公共交通網の充実や交通利便性の向上などを目的に導入に向けた検討を進めることとしています。			

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況		
					実施	内容等	
その他	自転車道	146	学生さん（大学）などの自転車利用の促進も考えているのか。「専用自転車道の整備」によるバス利用の軽減も考慮してはどうか。（需要）自転車道の整備は相模川へのレクリエーションにも貢献する。	ポ	市では、市自転車対策基本計画により、自転車通行環境の改善や自転車等の安全・適正利用の促進、多様な駐車需要への対応など、総合的な自転車対策を推進しています。		
	自転車道	147	自転車道の整備について歩道、自転車、車道の三分割がある程度広い道に早急に整備する必要がある。	ポ	なお、県道52号等の改良にあたっては、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して道路の断面構成（車道、自転車通行環境、歩道等）を整理しています。		
	自転車道	148	Cルートでは自転車道がとれないというのは問題だ。	ポ			運行形態・ルートの詳細検討
	自転車道	149	ルートのうちC区間では、LRTやBRTの場合、自転車道路を作れないことになっているが、南区内は自転車利用者が多く、自転車専用道を作ってほしいと言う要望が前回の意見交換会や区民協議会でも強く出ているのに、これに反する規格のLRTやBRT計画を強行するのは大問題だ。それでもやるのか、聞きたい。	ア	C区間（県道507号～女子美術大学～県道52号～原当麻駅）について、県道部では、県道拡幅整備にあわせた自転車道の設置とバス優先レーンの導入を想定しています。		運行形態・ルートの詳細検討
	長期的な計画	150	国立社会保障・人口問題研究所の推定では、今後10年後20年後の相模原市の人口は減少していくが、本当にベストなシステムであるのか。	ポ	人口減を含めた社会経済情勢等の変化に対しては、計画・事業の見直しを含めた柔軟・適切な進行管理を行うことが必要です。		実現に向けた課題の整理
	長期的な計画	151	痛みなくしてソフトだけでは未来は解決不可能。相模大野は市南部のコアですが、市役所等のシックセンター、地域医療の中心北里大病院への大動脈道路は地区懇談会が重なる毎に計画は縮小、後退していないか？動脈瘤があるか、ステント治療するか、バイパスをつくるか、コレステロール剤、血圧剤も手当したか？痛みは当然あるが、将来がある。健康を取り戻せる。まちの衰退を止める（血流をよくし、血圧を安定させる）。計画は安易に修正され骨抜きになりかねない。私が当市に住んだ50年前に比較しますと相模大野駅周辺は確かに利便性も良くまちはよくなりました。これは都市計画、再開発があってこそのことだと思います。	ア	市では、市総合計画や市総合都市交通計画などの上位・関連計画において、新しい交通システムの導入検討を「公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進」や「誰もがいきいき活動できる交通環境の実現」といった方針の中で位置付けるなど、中長期的な視点を踏まえた中で検討を進めています。		

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ボ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
その他	長期的な計画	152	<p>A.100年前は市の台地は水が少なくサツマイモを生産するような農家の畑と雑木林が多かったと思います。その後、私の様に多くの人が転入してきた。</p> <p>B.70万人政令指定相模原市のイメージは潤水都市で、安心して住めるまちづくり、そして子供が健やかに育てるまち福祉文化都市と21世紀総合計画にうたっています。その為に質の高い都市基盤の整備、公共交通網を確立とある。</p> <p>C.今後は相模原駅から上溝小田急線乗り入れ、橋本駅の新幹線駅決定を考えますと、これでは当エリアの場所によっては、陸の孤島になり、都市の発展は都市交通の利便性で決定することは歴史が証明しています。大動脈は思い切ってせめて100年ぐらいの展望で計画しなければ当市の付加価値は上がらない。</p> <p>D.移転補償の問題：東北のように集落の高台移転とおなじである。当市はコア駅周辺、新交通システムのバス停周辺に移転等、代替地プロジェクトも平行して立ち上げるべきである。</p> <p>E.余談ですが、私にとって平均余命10年ぐらいですから、現実的に目先の事だけで良いわけですが、ここに出席している人は、公共交通システムは今と未来が基本、子供や孫の将来のことを想定して、皆様の英知を更に結集し、将来が楽しみな計画を市に提案したいと思っていることでしょうか。</p>	ア	市では、市総合計画や市総合都市交通計画などの上位・関連計画において、新しい交通システムの導入検討を「公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進」や「誰もがいきいき活動できる交通環境の実現」といった方針の中で位置付けるなど、中長期的な視点を踏まえた中で検討を進めています。	
	長期的な計画	153	速達性や渋滞緩和や市民の生活に則した導入はもちろんですが、将来の相模原市の街作りといった目からも考えたものにしてほしい。	ア		
	長期的な計画	154	中長期の実態をできるだけ正確に想定し子供や孫の時代がベストになるよう希望する。	ア		
	長期的な計画	155	市主導の検討の結果、10年～20年先に完成することを旨して「まず着工する」ことになる事を恐れる。10年～20年先の人口構成を考えると（多分）その時は現在の検討結果（計画）は著しくナンセンスなものになってしまうのではないかと？	ア		

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況		
					実施	内容等	
その他	長期的な計画	156	今回の配布資料で興味深かったのは「南区民交通まちづくり協議会」の報告だった。相模大野起点にこだわらずに小田急相模原起点で考える発想には思考の柔軟性を感じたし、新交通システムより既存バスの改善を求める声が圧倒的だった事実も見逃せない。生活者として日頃感じている不便さからの声が強く反映される結果だったと思う。これはこれで大切な声だとは思ったが、でも待てよ、と考える。相模原市として中長期的な発展、というより人口減少時代のなかで衰退を回避しようとするビジョンが抜けてしまっているように思う。このような市民の素朴な声の積み重ねの先に、果たして市全体を俯瞰した長期的なビジョンを描くことが出来るのだろうかと疑問に思った。	ア	検討委員会では、計画案の比較検討にあたっては、システム、ルート等について多様な視点から比較案を設定し、様々な視点に基づき比較検討を行いました。市としても、市総合計画や市総合都市交通計画などの上位・関連計画において、新しい交通システムの導入検討を「公共交通を軸とした新たなまちづくりの推進」や「誰もがいきいき活動できる交通環境の実現」といった方針の中で位置付けるなど、中長期的な視点を踏まえた中で検討を進めています。		
	その他	157	効率（目的地間の時間短縮）と使い勝手の便利さ（例えば老人がバス停に行きやすい）とは相反すること。今回の目的は効率に重点？老人化への対応の方が大切では？	ポ	信頼できる公共交通サービスを実現することや、拠点間の連携を強化し、まちづくりに貢献することなどを新しい交通システムの目標に設定して検討を行いました。新しい交通システムとしても「高齢社会の進展」といった社会動向を考慮することが当然求められます。		新しい交通システムの目標の確認
	その他	158	大野～北里の渋滞解消が目的なのか。大野や原当麻の活性化が目的なのか。	ポ	渋滞の解消だけではなく、定時性、速達性を確保し、信頼できる公共交通サービスを実現することや、拠点間の連携を強化し、まちづくりに貢献することなどが新しい交通システムの目標として確認されています。		新しい交通システムの目標の確認
	その他	159	渋滞は朝・夕だけである。昼間のバスの空いている時間帯の対応はどのようにするのか。	ポ	新しい交通システムの事業性を一定の条件のもとで検証した結果、長期（基本計画策定後概ね10～20年以内）の取組の中では、朝夕のピーク時の最少運行間隔を5分と想定するとともに、オフピーク時においても幹線バスのサービス水準の確保の観点から、最少運行間隔を10分と想定しました。		事業性の検証
	その他	160	何回がこの会議に参加させて頂いていますが、市として南区として何が、どこが一番の問題で、どうしたいのか？北里方面、女子美へのアクセスが一番問題なのだろうと思うが、そのなかでも今すぐにも改良できて少しでもスムーズな交通の流れを作る方策を取るべきでは。	ポ	検討委員会では、短期（基本計画策定後概ね3～5年以内）、中期（同5～10年以内）、長期（同10～20年以内）と年数も一定の目安にしながら、県道52号拡幅整備の整備内容及び想定スケジュールを時間軸に設定し、整備計画の検討を行いました。短期では主に交差点改良・バスベイ整備や交通運用の変更による取組を行うことを確認しました。		運行形態・ルートの詳細検討
	その他	161	北里、女子美の事ばかりでこの真ん中に住んでいる人間のバス利用の利便性は一つも話題にならない。文京、御園、若松の真ん中は置き去りで住人としては大変不満です。買物難民という言葉がこの住人達の主婦達の大きな声です。	ポ	市では、交通不便地区や公共交通空白地区といった鉄道やバスの利用が不便な地域において、生活交通の確保策としてコミュニティ交通の導入を推進しております。		

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
その他	その他	162	圏央道の相模原ICの吞吐量を勘案して計画を検討すべきでしょう。具体的な想定量を明示して検討に供するべきでしょう。市当局の考えを聞きたい。	ポ 市では、さがみ縦貫道路の開通等によるトラックなどの商用車の増加の懸念に対して、県道52号などアクセス路となる路線における道路整備等の交通容量拡大策を実施、又は予定しているところです。なお、県道52号については将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して計画幅員（最大33m）を整理しています。		
	その他	163	乗用車から新交通に人々が移っても、トラックやライトバン等の商用車はそのままになる。空いた道路へ商用車が入ってきて渋滞が解消しないことは明らかだ。商用車をどのように規制するのか。	ポ 市では、JR相模線の速達性の向上や輸送力の増強を図るため、複線化を促進する取組を進めています。一方、新しい交通システムは交通利便性と地域内の交通アクセスの向上を図ることなどを目標に導入の検討を進めています。		
	その他	164	麻溝地区は相模線を複線にして海老名や橋本に行きやすくする方が、利便性が高まるはず。リニアとの接続でさらに利便性。	ポ 市では、JR相模線の速達性の向上や輸送力の増強を図るため、複線化を促進する取組を進めています。一方、新しい交通システムは交通利便性と地域内の交通アクセスの向上を図ることなどを目標に導入の検討を進めています。		
	その他	165	本市の都計道路の標準断面は幅員20mであるようです。発想の転換は結構ですが一挙に幅員32mとは乱暴ではありませんか。	ポ 市では、県道52号について、幅員を最大33mに拡幅する道路改良を予定しています。この幅員は、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して整理したものです。また、震災時等における緊急輸送路としての機能向上の視点からも、道路拡幅の必要性が高いと考えています。		
	その他	166	道路拡幅工事について、国の補助金もあると思います。しっかりスペースをとって駐車場の充実をお願いします。	ポ 市では、県道52号について、幅員を最大33mに拡幅する道路改良を予定しています。この幅員は、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して整理したものです。また、震災時等における緊急輸送路としての機能向上の視点からも、道路拡幅の必要性が高いと考えています。		
	その他	167	道路を広げた場合、車のスピードが上がるので危険も増える。（例）道志川に沿った道路	ポ 市では、県道52号について、幅員を最大33mに拡幅する道路改良を予定しています。この幅員は、将来交通量や沿道状況、緑化などの環境空間の確保や将来の歩行者・自転車交通量などを勘案して整理したものです。また、震災時等における緊急輸送路としての機能向上の視点からも、道路拡幅の必要性が高いと考えています。		
	その他	168	大野 北里間のバスの遅れの最大の原因は、大野相模女子大間1駅の遅れだ。この区間を改良すれば遅れは短くなる筈だ。	ポ 朝の相模大野駅北口から北里大学行き路線バスの区間別所要時間の変動を見ると、概ね全区間にわたって日中標準時間との遅れが生じています。		現状の交通問題の確認
	その他	169	バスの区間別所要時間の変動（大野駅北口 北里大学、女子美、ピーク時）を見ると、終点までの遅れの最大の原因は「大野駅から相模女子大」までの1停留所間の遅れによって生じているのだ。従って、この区間の道路や交通を改善すれば北里や女子美までのバスの遅れの問題は解決するはずだ。BRTもLRTも必要なくなるはずだ。	ア 朝の相模大野駅北口から北里大学行き路線バスの区間別所要時間の変動を見ると、概ね全区間にわたって日中標準時間との遅れが生じています。		現状の交通問題の確認

大分類	小分類	識別番号	ご意見等（ポ：ポストイット、ア：アンケート）	市の見解	検討委員会における検討状況	
					実施	内容等
その他	その他	170	相模原南地区と似た状況の他の都市の交通改善例（成功、失敗含め具体的に）は参考になりませんか？ピンときませんか？	ポ 市では、交通問題の解決策等の検討にあたっては、他都市における取組事例も参考にしながら、検討を行っています。		
	その他	171	人口減少の話もあったが、どうやったら外から人が呼べるか、若い世代に移ってきてもらえるのか、などの視点をもってあたっていったらいいと思う。	ア 検討委員会では、新しい交通システムが相模原市や南区のまちづくりに貢献することを目標の一つとして検討を進めています。市としても、経営基盤（定住・雇用・交流人口・経済・歳入）を支える「企業」「大学」「医療施設」「商業施設」が立地する拠点間の連携や交通アクセス強化を図っていく必要があると考えています。		新しい交通システムの目標の確認
	その他	172	料金の質問をされていた方がいましたが、一般的には効率化が進む分だけ料金が下がり、相乗効果で利用者が増え、トータルの公共サービスが向上する、というパターンが多いと思います。具体的な数字を出せないのは当然ですが、一般論としてのそういうイメージを共有していければ、的外れな質問で無駄な時間を使わずに済むのではないかと感じます。	ア 新しい交通システムの運賃について、検討委員会では事業性の検証の中で、既存路線バスの運賃に準じて検討を行ったものの、具体的な体系・水準等につきましては検討を行っておりません。こうしたことから、今後の実現化に向けた取組の中で、交通システムのサービス水準や既存路線バスとの均衡等を考慮に入れて、交通事業者との協議の中で整理していくことを想定しています。		事業性の検証
	その他	173	バス料金は少し高く感じます。JRがあるところ、例として町田～矢部、相模原～市役所の料金と、町田～徒歩～相模大野～市役所迄バス利用の料金、どうしても安い方を利用します。体育館、公園も高い料金では利用も大変です。	ア 新しい交通システムのルートやシステムの比較評価にあたっては、「輸送力」や「定時性・速達性」「まちづくりへの貢献度」といった新しい交通システムの目標に対応する評価項目のほか、「生活環境や自然環境への影響」「建設費」「事業採算性」といった評価項目も設定し、具体的な比較検討を進めました。		運行形態・ルートの詳細検討、事業性等の検証
	その他	174	環境、自然、生態系に充分過ぎるほどの配慮が必要。ある国では道路、建物のデザインにしても景観や自然を損なわないように配慮しているようだ。	ポ 新しい交通システムのルートやシステムの比較評価にあたっては、「輸送力」や「定時性・速達性」「まちづくりへの貢献度」といった新しい交通システムの目標に対応する評価項目のほか、「生活環境や自然環境への影響」「建設費」「事業採算性」といった評価項目も設定し、具体的な比較検討を進めました。		新しい交通システムの比較評価方法
	その他	175	貴重な大切な自然がどんどん壊されていくのを見ると非常に心が痛む（例：圏央道など）。もっと自然や生態系（生き物たちの暮らし）、景観、地域の歴史、神社はじめ人々の昔からの信仰、文化などに心を向ける事。	ア 新しい交通システムのルートやシステムの比較評価にあたっては、「輸送力」や「定時性・速達性」「まちづくりへの貢献度」といった新しい交通システムの目標に対応する評価項目のほか、「生活環境や自然環境への影響」「建設費」「事業採算性」といった評価項目も設定し、具体的な比較検討を進めました。		新しい交通システムの比較評価方法
	その他	176	小田急とJRの交差点町田駅周辺の開発に期待します。	ア		
	その他	177	小田急相模原駅、ビル風が吹くようになった（突風）。	ア		
	その他	178	リニアは非常に危険	ア		